

## 1 4.4 ESTÉTICA

2 Esta sección describe la calidad actual del paisaje costa adentro y costa afuera en el  
3 área del Proyecto propuesto y los impactos potenciales del Proyecto en el carácter  
4 estético de la región. Durante el periodo de scoping y revisión pública del Borrador de  
5 la Declaración de Impacto Ambiental/Reporte de Impacto Ambiental (EIS/EIR) de  
6 octubre del 2004, los participantes solicitaron información sobre el análisis estético,  
7 incluyendo el tamaño y la escala de la unidad flotante de almacenamiento y  
8 regasificación (FSRU); la cantidad de barcos que navegarían el Santa Barbara  
9 Channel; las luces en el FSRU, y si el alumbrado relacionado al proyecto sería visible  
10 desde áreas en tierra sobre el nivel del mar, particularmente las Channel Islands y la  
11 línea costera entre Oxnard y Malibu; y los motivos de la selección de sitios por su  
12 simulación visual, solicitudes para otras simulaciones desde una mayor elevación, y  
13 calificaciones de individuos para preparar estas simulaciones visuales.

14 El análisis discute los impactos estéticos de la construcción y operación. Una vez  
15 completada la construcción, la FSRU sería la instalación superficial más visible, y por lo  
16 tanto, este análisis está dirigido a ese componente del Proyecto. Adicionalmente, se  
17 identifican las medidas de mitigación para impactos potencialmente significativos y se  
18 evalúan los efectos visuales de las alternativas relacionadas al Proyecto.

### 19 4.4.1 Marco Ambiental

20 Esta sección presenta una vista general de los componentes del Proyecto que son más  
21 relevantes al análisis de impactos a la estética. Simulaciones visuales que representan  
22 vistas de la zona del Proyecto también se presentan; específicamente, el FSRU desde  
23 varios sitios en la región. Las descripciones específicas de vistas particulares del  
24 Proyecto desde puntos clave de observación dentro del contexto estético existente,  
25 están presentadas en la Sección 4.4.4, “Análisis y Mitigación de Impactos”.

#### 26 4.4.1.1 Aspectos Visuales del Proyecto

27 El Proyecto consiste de cuatro componentes principales: (1) la FSRU costa afuera, el  
28 cual estaría anclado y amarrado en aguas Federales a 12.01 millas náuticas (NM)  
29 (13.83 millas, ó 22.25 kilómetros [km]) de la costa de los Condados de Ventura y Los  
30 Ángeles, en aguas con una profundidad de 2,900 pies (884 metros [m]), donde el gas  
31 natural licuado (LNG) sería regasificado; (2) dos ductos submarinos paralelos, de un  
32 diámetro de 24 pulgadas (0.6 m), para transportar el gas natural re-gasificado a la orilla;  
33 (3) un cruce costero donde los ductos costa afuera se conecten a una estación costera  
34 de medición; y (4) dos ductos enterrados costa adentro que se conectarían a ductos  
35 existentes de gas natural, uno dentro de los límites de la ciudad de Oxnard y del  
36 condado de Ventura, y otros en la ciudad de Santa Clarita dentro del condado de Los  
37 Ángeles. Luego de la construcción, lo único que sería visible costa afuera es el FSRU;  
38 la nueva estación de medición estaría ubicada en la Estación Generadora de Reliant  
39 Energy de Ormond Beach, y las otras estructuras serían pequeñas.

1 La FSRU, similar en apariencia a un buque petrolero de LNG, tendría doble casco, con  
 2 tres tanques esféricos Moss (almacenamiento) (ver Figura 4.4-1 para una  
 3 representación ilustrada del FSRU). Tendría 971 pies (296 m) de largo (sin incluir la  
 4 torreta de amarrado), y 213 pies (65 m) de ancho (ver Figura 2.2-1 en el Capítulo 2,  
 5 "Descripción de la Acción Propuesta"). Las partes superiores de los tanques de  
 6 almacenamiento de LNG estarían a 102 pies (31 m) por encima de cubierta principal.  
 7 Estarían a 161 pies (49 m) por encima de la línea de flotación cuando está cargado, y  
 8 164 pies (50 m) cuando está en lastre. La parte más alta del FSRU sería el tubo frío de  
 9 escape, a 266 pies (81 m) por encima de la línea de flotación, y a 108 pies (33 m) por  
 10 encima de los tanques de LNG cuando están en lastre. El tubo de escape frío es un  
 11 tubo de escape de un diámetro pequeño, ubicado en la sección delantera de la nave,  
 12 para ventilar vapores de gas natural en caso de una emergencia. Puesto que se trata  
 13 de un tubo de diámetro pequeño, no es un rasgo que puede verse con precisión desde  
 14 cualquier distancia significativa, lejos de la FSRU.



15  
 16 **Figure 4.4-1 Artist's rendering of the FSRU**

17 La FSRU propuesta es comparable en su longitud a cargueros típicos de LNG, pero es  
 18 alrededor del 50% más ancha y dos veces más alta que un carguero promedio de LNG.  
 19 La Solicitante ha propuesto, para el casco de la FSRU, azul oscuro. La USCG  
 20 determinaría en instancia final el color y el esquema del casco, basándose en  
 21 seguridad, entre otras consideraciones. El alumbrado en el FSRU cumpliría con  
 22 requisitos regulatorias, y estarían diseñados para minimizar impactos nocturnos. El  
 23 alumbrado será utilizado únicamente para seguridad, y cuando operaciones requieran  
 24 alumbrado. Sensores de movimiento serán utilizados en donde sea práctico, y el uso  
 25 de fanales de iluminación sería mínimo. Donde se usen, estos fanales emplearían  
 26 guarniciones de bajo fulgor y alta eficiencia, como sodio y hálido de metal.

1 Cargueros de LNG serían iluminados para seguridad, e incluirían velas de 5 pies en  
2 puntos de conexión, y velas de 1 pie en zonas de trabajo de operaciones de  
3 transferencia. El alumbrado estaría ubicado o protegido de tal manera que no interfiere  
4 con navegación marítima. En general, los cargueros de LNG deben ser iluminados  
5 continuamente desde una hora antes de la puesta del sol, hasta una hora después de  
6 la salida del sol, y durante cualquier momento de visibilidad reducida, mientras el navío  
7 esté amarrado.

8 La FSRU estaría permanentemente amarrada y usaría un sistema de torreta (una  
9 estructura giratoria en forma de torre) para permitir que la FSRU gire de acuerdo a las  
10 condiciones climáticas (rote) alrededor de un punto fijo. La instalación oscilaría  
11 alrededor de este punto fijo de anclado, influenciado por las corrientes predominantes  
12 del viento y las olas de una manera similar a las embarcaciones ancladas. Los vientos  
13 predominantes en los alrededores del Proyecto vienen del oeste y noroeste, por lo que,  
14 la orientación más común de la FSRU estaría casi paralela a la costa, con la proa de  
15 cara hacia el viento. Puesto que los cargueros visitantes de LNG se conectarían con la  
16 FSRU a lo largo de su lado de estribor (que mirará la costa), y puesto que los  
17 cargueros de LNG son sustancialmente más cortos en lo que se refiere a la altura  
18 general, típicamente el carguero de LNG no sería visible para un observador en la orilla  
19 (mínimo de 12 (NM) [14 millas o 22.5 kilómetros (km)]) a la distancia. Los vientos de las  
20 tormentas de invierno tienden a soplar desde el noroeste, y bajo estas circunstancias,  
21 la orientación de la FSRU no cambiaría mucho, Ej., mayormente paralelo a la costa.  
22 Para los observadores ubicados en embarcaciones comerciales o recreativas costa  
23 afuera, la vista de la FSRU y un carguero de LNG que esté descargando, variaría  
24 dependiendo de su distancia y dirección hacia el FSRU.

#### 25 **4.4.1.2 Zonas Costa Afuera Vistas desde la Línea Costera**

26 Las vistas del área del Proyecto desde zonas en la orilla, consisten principalmente de  
27 mar abierto. Los perfiles de la Isla de Anacapa (elevación máxima de 930 pies [283 m])  
28 y de la Isla Santa Cruz (elevación máxima de aproximadamente 2,300 pies [701 m]),  
29 ubicadas entre 10.8 y 16.5 NM (12.4 y 19 millas, o 20 y 30.6 km) costa afuera, son  
30 visibles; sin embargo, bajo condiciones típicas de la niebla marina, las formas, líneas y  
31 texturas pueden ser difíciles de distinguir. Se pueden ver cuatro plataformas costa  
32 afuera desde la línea de la costa, bajo buenas condiciones de visibilidad. Desde el  
33 punto más cercano en la costa del condado de Ventura, la Plataforma Grace está 9 NM  
34 (10.4 millas o 16.7 km) costa afuera; la Plataforma Gilda está 7.6 NM (8.8 millas o 14.1  
35 km); la Plataforma Gail está aproximadamente a 8.7 NM (10 millas o 16.1 km); y la  
36 Plataforma Gina es la más cercana, a 3.2 NM (3.7 millas o 5.9 km). Estas plataformas  
37 están alumbradas y son visibles en la noche.

38 Un cielo claro sin nubes y sin bruma, es relativamente infrecuente en las áreas del  
39 Proyecto cercanas a la orilla y costa afuera, sobre todo entre noviembre y mayo,  
40 cuando las distancias son mayores a 9 NM (10.4 millas o 16.7 km) pueden ser visibles  
41 la mitad del tiempo. Las condiciones pesadas de niebla marina se producen desde  
42 mediados de Mayo hasta mediados de Julio, en el condado de Ventura, donde la  
43 visibilidad costa afuera a menudo está reducida a menos de 0.9 NM (1.04 milla o

1 1.67 km) (ver Tabla 4.1-6, Distancias de Visibilidad, por Mes, en Point Mugu, en la  
2 Sección 4.1, "Introducción al Análisis Ambiental). Las áreas cercanas a la orilla y costa  
3 afuera en el condado de Ventura, están caracterizadas por condiciones de una niebla  
4 marina leve, que consiste de un cielo claro con bruma superficial, con una visibilidad  
5 limitada a 9 a 13 NM (10.4 a 15 millas o 16.7 a 24.1 km) costa afuera. El cielo y el agua  
6 aparecen con un color gris uniforme, y cualquier contraste en el color o en la textura  
7 entre el cielo y el agua no es notorio. Como se presenta más abajo, comunidades  
8 residenciales con vista al sitio propuesto de Cabrillo Port están a aproximadamente de  
9 17 a 22 NM (19.6 a 25.3 millas, ó 31.5 a 40.8 km) del sitio propuesto.

10 En los alrededores de Point Mugu, información estadística de visibilidad muestra que  
11 un umbral de visibilidad de  $\geq 9$  NM (10.4 millas o 16.7 km) se produce solo  
12 aproximadamente el 37% del año (ver Tabla 4.1-7, "Frecuencia de Visibilidad (%) en  
13 Point Mugu (PM) y la Isla San Nicholas (SNI)" en la Sección 4.1, "Introducción al  
14 Análisis Ambiental"). El FSRU está a 12.01 NM (13.83 millas o 22.25 km) de la orilla  
15 más cercana en la Playa Estatal de Leo Carillo, cerca de la línea de separación de los  
16 condados de Ventura/Los Ángeles.

17 La FSRU estaría anclada aproximadamente 16 NM (18.4 millas o 29.6 km) al sur-  
18 sureste de la Estación Generadora de Reliant Energy en Ormond Beach, en la ciudad  
19 de Oxnard (Figura 2.2-2 en el capítulo 2, "Descripción de la Acción Propuesta"). Estaría  
20 localizada en agua a 2.02 NM (2.3 millas o 3.7 km) del centro de las vías marítimas  
21 más cercanas (las vías marítimas hacia el sur). Las embarcaciones comerciales y  
22 recreativas también son una característica común del paisaje marino. Más de 5,000  
23 barcos comerciales visitan el esquema de separación de tráfico anualmente en el Santa  
24 Barbar Channel; aproximadamente 14 barcos cada 24 horas. Casi siempre hay un  
25 barco a la vista para alguien en la tierra (ver Sección 4.3, "Tráfico Marino"). Si no hay  
26 barcos a la vista, lo más probable es que hay niebla con humo, calina, niebla, o por la  
27 oscuridad de la noche, y no porque no hay barcos.

28 Hollywood Beach, Mandalay Beach, Ormond Beach, Silver Strand Beach, y Port  
29 Hueneme Beach son destinos populares para residentes y turistas. El FSRU propuesto  
30 estaría ubicado de 17.6 a 21.5 (20.3 a 24.8 millas, o 32.6 a 39.8 km) de estas playas.

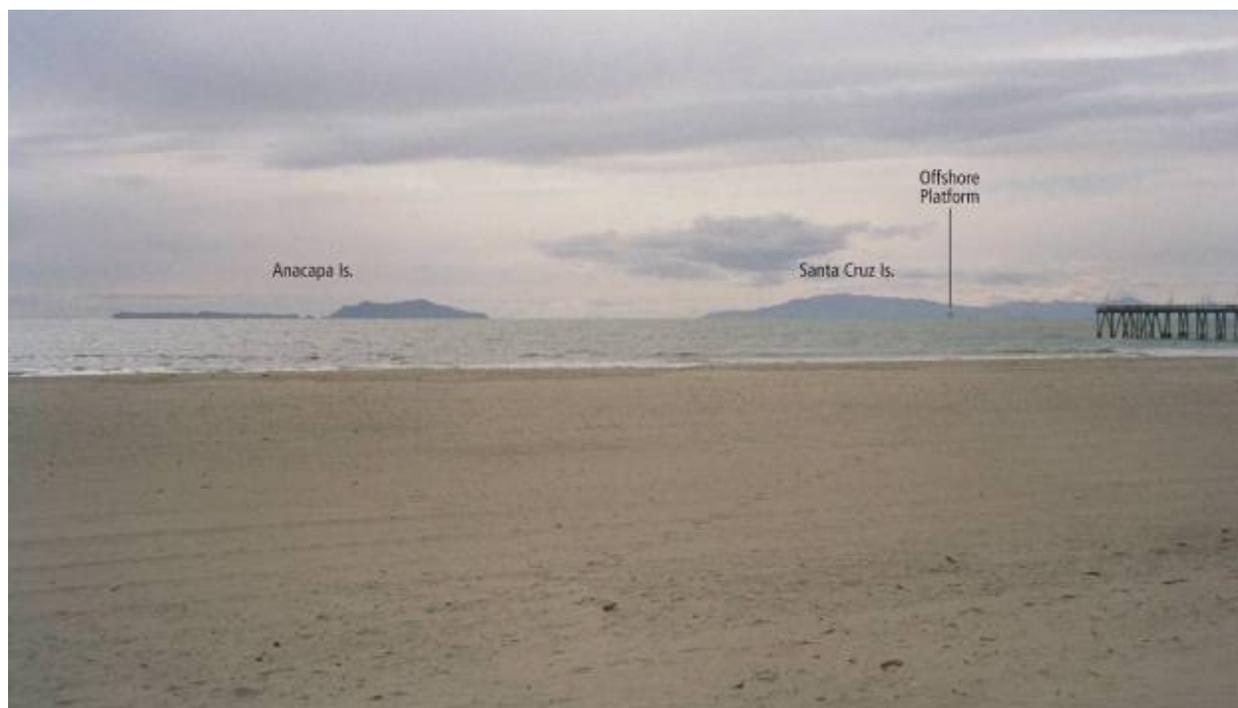
31 La Tabla 4.4-1 resume las distancias de las zonas comerciales que pueden estar a la  
32 vista del FSRU (ver también Figura 2.1-2 en el Capítulo 2, "Descripción de la Acción  
33 Propuesta"). Más al sur, en State Route (SR) 1 (la Pacific Coast Highway) cerca de  
34 Point Mugu, los llanos de Oxnard se encuentran con las Montañas costera de Santa  
35 Monica, los cuales se suben súbitamente, adyacentes a la carretera. Hay hogares y  
36 negocios en esta zona con vista potencial al sitio propuesto de Cabrillo Port.

37 Caminos en el Santa Monica Mountains National Recreation Area y el corredor  
38 escénico de 55 millas (88.5 km) asociado con Mulholland Drive, permiten una vista al  
39 Océano Pacífico a los residentes locales, y por lo tanto, una vista posible al FSRU. El  
40 National Recreation Area atrae aproximadamente 500,000 visitantes cada año.

**Table 4.4-1 Distances from Residential Areas to FSRU**

Location	Distance to Cabrillo Port
Mandalay Shores, Oxnard (center of community)	22.4 NM (25.8 miles or 41.5 km)
Low medium density housing near Hollywood by the Sea and Silver Strand Beach	20.4 NM (23.5 miles or 37.8 km)
Oxnard Shores Mobile Home Park	22.7 NM (26.1 miles or 42.1 km)
Latigo Point	17.1 NM (19.7 miles or 31.7 km)
Corral Canyon	18.8 NM (21.7 miles or 34.8 km)
Single family residential area adjacent to Malibu Civic Center	19.7 NM (22.7 miles or 36.5 km)

- 1 Fotos de puntos de observación claves (KOPs) en la zona del Proyecto están  
2 presentadas a continuación. Estas fotos muestran las vistas desde ciertos lugares en la  
3 costa, desde los Channel Islands, y costa adentro, por la ruta del ducto. Estas fotos se  
4 tomaron el 19 y 20 de febrero del 2004 y el 3, 4 y 6 de junio del 2004, para establecer  
5 condiciones de línea de base. La mayoría de los puntos de observación clave fueron  
6 seleccionados a partir de comentarios de ciudadanos, recibidos en reuniones públicas  
7 de scoping, y en cartas, en los cuales los ciudadanos presentaron quejas acerca de  
8 cómo el Proyecto propuesto cambiaría sus vistas desde ciertos lugares en la costa y en  
9 zonas de mayor elevación entre Oxnard y Malibu.
- 10 Figura 4.4-2 (KOP 1) muestra la vista, mirando hacia al suroeste, desde Oceanview  
11 Drive en Port Hueneme. Los Channel Islands se pueden ver en el horizonte. Una  
12 plataforma costa afuera es visible también. Barcos comerciales que viajan entre Port  
13 Hueneme se pueden ver desde la playa y zonas de recreación del Estado.

**Figure 4.4-2 Offshore View from Oceanview Drive, Port Hueneme (KOP 1)**

- 1 La Figura 4.4-3 (KOP 2) muestra la vista desde un parque local a una altura mayor, los
- 2 Malibu Bluffs, cerca de Pepperdine University, a aproximadamente 19.4 NM (22.3 ó
- 3 35.9 km) de la ubicación propuesta de FSRU. La ubicación relativa del FSRU desde
- 4 este lugar sería en el horizonte, al centro de la foto. Las elevaciones son de
- 5 aproximadamente 200 pies (61 m) sobre el nivel del mar.



**Figure 4.4-3 Offshore View from the Malibu Bluffs Area (KOP 2)**

- 6 La línea costera del Condado de Ventura ha sido preservada como espacio abierto o
- 7 tierra agrícola, excepto por algunas comunidades residenciales. Las Costas de
- 8 Mandalay, una comunidad de la playa en Oxnard, está localizada aproximadamente a
- 9 22.4 NM (25.8 millas o 41.5 km) del sitio propuesto para la FSRU.

- 1 La Figura 4.4-4 (KOP 3) presenta la vista desde el sur, a lo largo de la playa adyacente
- 2 a la comunidad residencial de las Costas de Mandalay. Las lecturas en una brújula en
- 3 una unidad de sistema de posicionamiento global (GPS), indicaron que la FSRU estaría
- 4 situada aproximadamente en la intersección de la última vivienda visible y la línea
- 5 costera en el horizonte. En la línea de la costa hay una bruma casi constante debido a
- 6 la acción de las olas, especialmente a la distancia mostrada en la fotografía.



**Figure 4.4-4 Southeasterly View along the Beach at Mandalay Shores (KOP 3)**

1 La Figura 4.4-5 (KOP 4) muestra la vista desde Encinal Canyon Road,  
2 aproximadamente 400 pies (122 m) sobre el nivel del mar, y aproximadamente 13.1 NM  
3 (15.1 millas o 24.3 km) del el sitio propuesto para la FSRU. SR 1 está en primer plano.  
4 Las lecturas de la brújula ubican a la FSRU en el centro de la fotografía a lo largo del  
5 horizonte. Parte del FSRU sería visible, pero no sería claramente definida en una  
6 atmósfera con bruma.



7 **Figure 4.4-5 View from Encinal Canyon Road, Malibu (KOP 4)**

### 8 **4.4.1.3 El Área del Proyecto vista desde Channel Islands**

9 Las vistas desde Channel Islands consisten principalmente en mar abierto, la línea  
10 costera de California a la distancia, y embarcaciones comerciales y recreativas en  
11 primer plano. Las Plataformas costa afuera: Grace, Gilda, Gail, y Gina, también serían  
12 visibles desde las islas bajo buenas condiciones de visibilidad. El anclaje de la FSRU  
13 estaría aproximadamente a 18.71 NM (21.5 millas o 34.7 km) desde la Isla de Anacapa,  
14 que es la isla más cercana de las Channel Islands, y a 26 NM (29.9 millas o 48.2 km)  
15 desde la Isla Santa Cruz.

- 1 La Figura 4.4-6 (KOP 5) muestra la vista desde un pequeño bote cerca del Landing
- 2 Cove de la Isla Anacapa, mirando hacia Arch Rock. La FSRU estaría ubicada en el
- 3 centro de la fotografía, aproximadamente a 18.71 NM (21.5 millas o 34.7 km) en la
- 4 distancia, pero por debajo del horizonte (y por lo tanto, no visible). Dependiendo desde
- 5 dónde se mire, todo o partes del FSRU sería visible (pero sólo como un objeto pequeño
- 6 en el horizonte) desde otros lugares dentro del Channel Islands National Park, sobre
- 7 todo desde mayores elevaciones en las Islas de Anacapa y Santa Cruz.



**Figure 4-4.6 View from Anacapa Island (KOP 5)**

- 1 La Figura 4.4-7 (KOP 6) muestra la vista del océano desde SR 1, 1.125 millas (1.8 km)
- 2 al norte de la playa de Leo Carillo State Beach. En algunos lugares a lo largo de esta
- 3 autopista costera hay desarrollo residencia y comercial. Las partes más altas de la
- 4 FSRU serían visibles desde el SR 1.



Figure 4.4-7 View Looking toward the Channel Islands from SR 1 near the Los Angeles/Ventura County Line (KOP 6)

#### 5 Cruce Costero y Área del Proyecto Costa Adentro Vista desde la Costa

- 6 El único cambio en estructuras terrestres sería la nueva estación de medición, dentro
- 7 de la Estación Generadora de Reliant Energy en Ormond Beach (ver Sección 2.3.1,
- 8 "Ductos Costa Afuera e Instalaciones Relevantes"). La estación de medición estaría en
- 9 la propiedad de la estación generadora, y no en la playa. Adicionalmente, la iluminación
- 10 de seguridad usaría accesorios de cierre, puestos en un ángulo de 85 grados,
- 11 minimizando cualquier resplandor. El alumbrado de estas instalaciones no sería una
- 12 característica nueva, y por lo tanto, no habrá una fuente nueva de luz o resplandor.

## 1 **Cruce Costero y Ruta Propuesta del Ducto de Center Road - Ciudad de Oxnard**

2 Los ductos serían instalados bajo Ormond Beach, el cual tiene 11,400 pies (3,475 m)  
3 de frente de playa y aproximadamente 210 acres (85 hectáreas [ha]) de área seca y  
4 arenosa (Ciudad de Oxnard 2004).

5 La Figura 4.4-8 (KOP 7) muestra la vista de la Estación Generadora de Ormond Beach  
6 (desde un punto en el noroeste mirando hacia el sureste) en el plano medio. La vista  
7 muestra el océano, la línea costera, la playa y dunas costeras locales en primer plano.  
8 La Estación Generadora de Ormond Beach se une a la playa en el este y al Océano  
9 Pacífico en el oeste. Los botes de recreación también son características comunes  
10 costa afuera de Ormond Beach.



**Figure 4.4-8 View to the Ormond Beach Generating Station Looking Southeast along the Coastal Dunes (KOP 7)**

- 1 La zona alrededor de la estación no tiene construcciones, pero tiene humedales y
- 2 tierras agrícolas (ver Figura 4.4-9 [KOP 8]). El Plan General de la Ciudad de Oxnard
- 3 reconoce a las dunas y los humedales de Ormond Beach como un recurso escénico
- 4 importante para la ciudad.



**Figure 4.4-9 View of Farmland Adjacent to the Reliant Energy Ormond Beach Generating Station, Oxnard (KOP 8)**

- 5 El Ducto de Center Road va hacia al norte, en un ROW existente, y luego este en
- 6 Hueneme Boulevard, hacia Nauman Road, en donde voltea hacia el norte y continúa
- 7 hacia el norte principalmente en Nauman, Hailes, y Del Norte Roads, hasta llegar a
- 8 Ventura Boulevard, por donde viaja mayormente hacia el noreste en otros ROWs y
- 9 partes de Central Avenue, Santa Clara Avenue, y La Vista (ver Figura 3.4-2, en el
- 10 Capítulo 3, "Alternativas"). La Estación de Válvulas de Center Road, en la parte norteña
- 11 del Ducto propuesto de Center Road, está ubicado dentro del Condado de Ventura, y
- 12 rodeado por usos agrícolas, incluyendo una plantación de naranjas. La estación de
- 13 válvulas sería expandida con equipos similares a los equipos existentes, para
- 14 acomodar el gas de este Proyecto. La expansión no cambiaría las características de
- 15 esta instalación. Las instalaciones no serán alumbradas en la noche.

1 La Figura 4.4-10 (KOP 9) muestra una vista del sureste en la intersección de Sturgis  
 2 Road y Del Norte Boulevard. El cinturón verde de Oxnard-Camarillo es visible en el  
 3 plano medio, mientras que las montañas en el Bosque Nacional de Los Padres, son  
 4 visibles en el plano de fondo. El Plan General de la Ciudad de Oxnard, designa a Del  
 5 Norte Boulevard como un Corredor de la Imagen de la Ciudad/Autopista Escénica.



**Figure 4.4-10 View of Del Norte Boulevard, Oxnard (KOP 9)**

6 La construcción propuesta del Ducto de Center Road, pasaría principalmente a través  
 7 de áreas comerciales y campos agrícolas. Hogares adyacentes a la construcción del  
 8 ducto propuesto incluyendo algunas zonas con hogares de baja densidad en Nauman  
 9 Road, entre Hueneme Road y SR 1. Hay otro pequeño grupo de residencias a lo largo  
 10 de Pidduck Road, que también está adyacente a SR 1, cerca de Nauman Road.  
 11 También hay viviendas a lo largo de Dufau Road, las cuales están adyacentes a SR 1  
 12 en el lado norte, cerca de Nauman Road. Unas pocas viviendas están a ambos lados  
 13 de Wolff Road, al norte de Pleasant Valley Road, al sur de SR 34 (East 5th Street).

#### 14 **4.4.1.5 Línea 225 del Ducto Periférico - Ciudad de Santa Clarita**

15 La Línea 225 del Ducto Periférico propuesta, está localizada dentro de los límites de la  
 16 Ciudad de Santa Clarita, y correría mayormente paralela al Ducto de Línea 225  
 17 existente en o cerca de los ROWs existentes. El marco visual de Santa Clarita  
 18 generalmente está caracterizado por las Montañas de San Gabriel hacia el este, y las

- 1 Montañas de Santa Susana hacia el suroeste. La característica visual más definida en  
2 la zona del Proyecto es el parque de diversiones de Magic Mountain.
- 3 Debido a la variada topografía del área, hay numerosos cañones y conductos de agua  
4 que también proporcionan una definición a la ciudad. El ducto propuesto pasaría por  
5 debajo de la tierra, por pistas existentes. En zonas naturales, el ROW sería  
6 reconformado y revegetado. El Río Santa Clara, identificado como un recurso escénico  
7 importante en el Plan general de la Ciudad de la Ciudad de Santa Clarita, sería cruzado  
8 por la Línea 225 del Ducto Periférico, ya sea por un puente existente, o por debajo del  
9 cauce del río o por una zona ribereña adyacente.
- 10 Circle J Park, localizado en 22651 Vía Princessa, está ubicado adyacente a la ruta de  
11 la Línea 225 del Ducto Periférico; los parques son considerados recursos escénicos  
12 importantes. La Figura 4.4-11 (KOP 10) muestra el cruce del derecho de vía del ducto  
13 en Via Princessa Road en el parque de Circle J Ranch.



**Figure 4.4-11 View of Via Princessa Road and Circle J Ranch Park, Santa Clarita (KOP 10)**

- 1 SR 126, San Fernando Road, es una vía pública principal en Santa Clarita. La Figura  
 2 4.4-12 (KOP 11) muestra el SR 126 cerca de Magic Mountain Parkway, mirando hacia  
 3 el sur. El Río Santa Clara está ubicado a la derecha, detrás del desvío de la hilera de  
 4 negocios desde la calle, aproximadamente a 200 pies (61 m).



Figure 4.4-12 View of SR 126, Santa Clarita (KOP 11)

#### 5 4.4.2 Marco Regulatorio

- 6 La Tabla 4.4-2 presenta un resumen de los principales requerimientos y políticas  
 7 regulatorias.

Table 4.4-2 Major Laws, Regulatory Requirements, and Plans for Aesthetics

Law/Regulation/Plan/ Agency	Key Elements and Thresholds; Applicable Permits
<b>Federal</b>	
n/a	<ul style="list-style-type: none"> <li>There are no Federal regulations for protection of visual resources that are applicable to this Project.</li> </ul>
<b>State</b>	
California Scenic Highway Program	<ul style="list-style-type: none"> <li>The California's Scenic Highway Program (Streets and Highways Code, § 260 et seq.) preserves and protects scenic highway corridors from change that would diminish the aesthetic value of lands adjacent to highways. There are no state designated scenic highway corridors in the Project area.</li> </ul>

**Table 4.4-2 Major Laws, Regulatory Requirements, and Plans for Aesthetics**

<b>Law/Regulation/Plan/Agency</b>	<b>Key Elements and Thresholds; Applicable Permits</b>
California Coastal Commission, California Coastal Act, §30251	<ul style="list-style-type: none"> <li>The California Coastal Act states, “The scenic and visual qualities of coastal areas shall be considered and protected as a resource of public importance. Permitted development shall be sited and designed to protect views to and along the ocean and scenic coastal areas, to minimize the alteration of natural land forms, to be visually compatible with the character of surrounding areas, and, where feasible, to restore and enhance visual quality in visually degraded areas. New development in highly scenic areas such as those designated in the California Coastline Preservation and Recreation Plan prepared by the Department of Parks and Recreation and by local government shall be subordinate to the character of its setting.”</li> </ul>
<b>Local Regulations</b>	
Ventura County General Plan	<ul style="list-style-type: none"> <li>The Ventura County General Plan, “Goals, Policies and Programs,” identifies the visual landscape in Ventura County as one of its most significant resources and states that protection of scenic resources is most critical where the resources will be frequently and readily viewed, such as a highway, or where the resource is particularly unique. The plan also notes that the preservation and protection of significant open views and visual resources of the county and protection of visual resources within the viewshed of designated highways and other scenic areas as identified by area plans are important. The General Plan also designates lake-related Scenic Resource Areas and Scenic Highway Areas.</li> </ul>
Ventura County Coastal Area Plan	<ul style="list-style-type: none"> <li>There are no policies in the Ventura County Coastal Area Plan applicable to the protection of visual resources.</li> </ul>
City of Oxnard	<ul style="list-style-type: none"> <li>The Community Design element in the City of Oxnard’s 2020 General Plan identifies scenic resources, view corridors, and scenic routes within the City of Oxnard that comprise Oxnard’s visual character. The General Plan recognizes that the beaches and coastline are Oxnard’s primary natural scenic resources because they provide unique views to the Channel Islands.</li> <li>Views of the surrounding topography also are considered an important scenic resource. View corridors on the City’s north-south streets provide panoramic views of the area’s foothills and mountains – the 2020 General Plan emphasizes that these corridors should be maintained and enhanced.</li> <li>The City designated certain roads as City Image Corridors/Scenic Highways within the City.</li> <li>Rows of eucalyptus and cypress trees planted by farmers to protect crops are recognized as valuable visual elements.</li> </ul>
City of Oxnard Local Coastal Plan (City of Oxnard July 2000)	<ul style="list-style-type: none"> <li>All new development in the coastal zone must be designed to minimize impacts on the visual resources of the area. Particular care should be taken in areas of special quality such as those identified in the Local Coastal Plan.</li> </ul>
City of Santa Clarita	<ul style="list-style-type: none"> <li>The Community Design Element of the City of Santa Clarita General Plan identifies the ridgelines of the Angeles National Forest and Los Padres National Forest as important visual backdrops giving definition to the Santa Clarita Valley. Additionally, the South Fork Santa Clara River is identified as a significant visual resource.</li> </ul>

### 1 4.4.3 Criterios de Significación

2 Para los propósitos de este borrador de la EIS Recirculado/Borrador del EIR), los  
3 impactos estéticos/visuales son considerados significativos, en caso de que el  
4 Proyecto:

- 5 • Degrade sustancialmente el carácter del área, degradaría un paisaje existente o  
6 vista escénica, o alteraría el carácter del paisaje, mediante la introducción de  
7 estructuras o elementos anómalos permanentes;
- 8 • Dañe sustancialmente los recursos escénicos, incluyendo, pero no limitados a:  
9 árboles, afloramientos de rocas, y edificios históricos cerca de una autopista  
10 escénica Estatal; y
- 11 • Cree una nueva fuente de luz sustancial o resplandor, lo cual afectaría de  
12 manera adversa a las vistas nocturnas desde áreas de la línea costera y áreas  
13 acuáticas adyacentes.

### 14 4.4.4 Análisis y Mitigación de Impactos

15 Las medidas propuestas por la Solicitante (AMM) y las medidas de mitigación  
16 recomendadas por agencias (MM) se definen en la Sección 4.1.5, "Medidas de  
17 Mitigación y Medidas de la Solicitante.

18 Para este análisis, se identifica una vista que tenga tres componentes: (1) primer plano  
19 con atención al detalle, a menos de 0.4 NM (0.5 millas o 0.8 km); (2) plano medio, con  
20 mucho menor detalle pero con atención a los cambios en la vegetación desde 0.4 hasta  
21 2.6 a 4.3 NM (0.5 hasta 3 a 5 millas, o 0.7 hasta 4.8 a 8 km); y (3) plano de fondo, sin  
22 detalle y con atención en las grandes formas terrestres a distancias mayores a 2.6  
23 hasta 4.3 NM (3 a 5 millas, o 4.8 a 8 km) (División de Planificación del Condado de  
24 Ventura 2000). La conservación de las vistas en el primer plano es generalmente más  
25 importante, ya que los rasgos en esta vista son más notorios.

26 Los impactos del Proyecto propuesto sobre recursos visuales fueron analizados desde  
27 puntos claves de observación, utilizando modelos de simulación visual costa afuera,  
28 dirigidos por la Solicitante, y verificados para su análisis. Simulación visual fue  
29 realizada sólo para lugares donde el FSRU sería visible. La metodología para la  
30 modelación de simulación visual se presenta en el Anexo F.

31 La FSRU sería la estructura superficial más grande asociada con este Proyecto, y por  
32 lo tanto sería el componente más visible del Proyecto. Los factores geofísicos que  
33 afectarían la visibilidad de la FSRU desde cualquier punto dado, incluyen la niebla  
34 marina, la curvatura de la tierra, la distancia entre la FSRU y el observador y la  
35 elevación del observador sobre la superficie del agua. La refracción<sup>1</sup> de la luz cerca del  
36 horizonte visual puede afectar, a un nivel menor, la visibilidad de rasgos a grandes  
37 distancias. La refracción está influenciada por condiciones meteorológicas, tales como  
38 humedad, pero no es fácilmente cuantificable.

---

<sup>1</sup> La refracción sucede cuando los rayos de luz se "doblan" cuando entran a la atmósfera

1 Existen pocos estándares cualitativos para ayudar a guiar a los analistas a determinar  
2 impactos a los recursos visuales. El análisis visual es subjetivo; lo que razonablemente  
3 pensaría una persona que es un impacto negativo, otra pensaría que es menos que  
4 significativo. Además, diferentes grupos poblacionales tienen mayor sensibilidad a  
5 cambios en el ambiente visual que otros; por ejemplo, residentes locales son  
6 receptores sensibles debido a su familiaridad con el paisaje, la cantidad de tiempo con  
7 la que experimentan el cambio, y su habilidad de detectar el cambio. Turistas y  
8 usuarios recreativos también son considerados receptores sensibles, porque el paisaje  
9 es uno de los motivos de su presencia. Personas que viajan de y hacia el trabajo son  
10 considerados receptores visuales no sensibles.

11 Observadores costa afuera también varían en su sensibilidad visual. Marinos  
12 comerciales son caracterizados por tener sensibilidad baja a moderada a cambios en  
13 su ambiente visual, ya que las vistas del área no son motivos importantes de su  
14 presencia en la zona, mientras que personas que vienen para observar ballenas son  
15 consideradas de alta sensibilidad visual, ya que las vistas del mar son unas de las  
16 razones principales de su visita.

#### 17 **Impacto AES-1: Cambio en las Vistas Nocturnas Causado por la Construcción del** 18 **Ducto Costa Afuera**

#### 19 **El FSRU en un paisaje no obstruido podría alterar vistas desde zonas de playa,** 20 **residencias cerca del nivel del mar, y residencias y caminos en alturas (Clase III).**

21 En contraste con las plataformas en la costa, el FSRU, en cuanto a forma, sería similar  
22 a barcos comerciales que frecuentan la zona del Proyecto. Por lo tanto, no se  
23 considera una estructura anómala. El FSRU sería más grande que muchos de los  
24 barcos que transitan la zona, pero similar en tamaño a buques petroleros o  
25 portaaviones, por lo tanto, no se vería inusual, debido al número de barcos que  
26 transitan la zona todos los días.

27 Ya que la distancia al horizonte aumenta con la altura, personas en la Zona Nacional  
28 de Recreación o en los Channel Islands verán más del FSRU que los residentes que  
29 están al nivel del mar. Además, a medida que aumenta la altura, la distancia al  
30 horizonte y el paisaje aumentan. Residentes de zonas de mayores alturas, como en  
31 Malibu, cerca de Latigo Point y Corral Canyon, o los que están cerca del Centro Cívico  
32 de Malibu, tienen mayor vista costa afuera que los residentes que se encuentran al  
33 nivel del mar en Oxnard.

34 Como se describe anteriormente y se muestra en la Figura 2.1-2 en el Capítulo 2,  
35 "Descripción de la Acción Propuesta", la FSRU ha sido ubicada a varias millas de la  
36 línea costera y de las Channel Islands. Desde los puntos de vista en la costa, cerca de  
37 las playas de Mandalay Shores, Hollywood Beach, y Silver Strand Beach, ubicadas  
38 aproximadamente de 17.6 a 21.5 NM (20.3 a 24.8 millas o 32.6 a 39.8 km) de la FSRU,  
39 y cerca de Mugu Rock, ubicada aproximadamente a 13.7 NM (15.8 miles o 25.4 km) de  
40 la FSRU, el Cabrillo Port estaría debajo del horizonte y no sería visible inclusive en un  
41 día despejado. Una pequeña parte del FSRU sería visible en el horizonte desde

- 1 Ormond Beach. La FSRU no sería un rasgo distinguible desde muchos lugares cuando  
2 se observe el océano desde la playa o desde puntos de vista a nivel del mar.
- 3 De manera similar, los visitantes a la Isla de Anacapa (la isla más cercana de las  
4 Channel Islands, localizada aproximadamente a 18.8 NM [21.7 millas o 34.8 km] de la  
5 FSRU) no podrían ver la FSRU en sus paisajes, cuando se encuentran a nivel del mar.  
6 Sin embargo, en la parte alta de Anacapa, la misma que se encuentra  
7 aproximadamente a 930 pies sobre el nivel del mar, la FSRU sí sería visible. Lo más  
8 probable es que la vista de la FSRU aparecería como un objeto pequeño en el  
9 horizonte.
- 10 Sin embargo, la FSRU sería visible desde puntos de vista cercanos a la Playa Estatal  
11 de Leo Carrillo State Beach. La Figura 4.4-13 muestra una simulación fotográfica de la  
12 FSRU ubicada a 12.01 NM (13.83 millas o 22.25 km) costa afuera, bajo condiciones de  
13 un cielo despejado. Bajo estas condiciones, la FSRU es visible como un objeto en el  
14 plano de fondo en el horizonte.



**Figure 4.4-13 Simulated View of FSRU from near Leo Carrillo State Beach under Clear Weather Conditions**

- 1 Como se muestra en la Figura 4.4-15, bajo condiciones marinas típicas (visibilidad en 9
- 2 a 13 NM [10.4 a 15 millas, o 16.7 a 24.1 km]), la FSRU sería visible pero levemente
- 3 oscurecidas a causa de la bruma en el horizonte. Bajo condiciones de niebla marina
- 4 pesada, la visibilidad desde este punto de vista sería reducida a 0.9 NM (1.04 millas o
- 5 1.67 km), y la FSRU no sería visible.



**Figure 4.4-14 Simulated View of FSRU from near Leo Carrillo State Beach under Typical Marine Weather Conditions**

1 La Figura 4.4-15 (KOP 12) presenta una vista alternativa en una elevación más alta  
2 (206 pies) desde las Lomas de Malibu. En un día despejado, a una distancia mayor a  
3 19.1 NM (22 millas o 35.4 km), la estructura principal de 164 pies (50 m) sería visible en  
4 el horizonte. La parte visible de la FSRU sería levemente distinguible en el paisaje  
5 marino y lo más probable es que no pueda ser distinguida por buques petroleros que  
6 pasen por allí y otros navíos grandes, los cuales son un elemento esperado en las  
7 vistas oceánicas en el Sur de California.



**Figure 4.4-15 View of Proposed FSRU Location from Malibu Bluffs, Malibu (KOP 12)**

- 1 La Figura 4.4-16 (KOP 13) muestra una vista mirando la zona del FSRU bajo un cielo
- 2 desnublado. Se ve un barco en el horizonte, a la derecha del centro. No es el FSRU
- 3 simulado. Ver Figura 4.4-17 para características



**Figure 4.4-16 View of Proposed FSRU Location from Point Dume under Clear Sky Conditions (KOP 13)**

1 La FSRU sería visible desde puntos de vista ubicados a mayor elevación, como  
2 aquellos en Encinal Canyon o en el Centro Cívico de Malibu. Por su forma y color, la  
3 FSRU, aparecería como un objeto indistinguible en el horizonte. La FSRU no sería  
4 notoria desde Mandalay Shores, Hollywood Beach, Silver Strand Beach, Mugu Rock, o  
5 la Isla Anacapa a nivel del mar (ver Figura 4.4-17). Sería algo más distinguible desde  
6 Ormond Beach, aunque probablemente no será distinguible de otros barcos grandes en  
7 la región. Sin embargo, la FSRU podría ser visible desde Summit Peak en Isla  
8 Anacapa, la cual se encuentra a 930 pies (283 m) sobre el nivel del mar, aunque ésta  
9 es una Zona de Investigaciones Naturales que no está abierta al público.

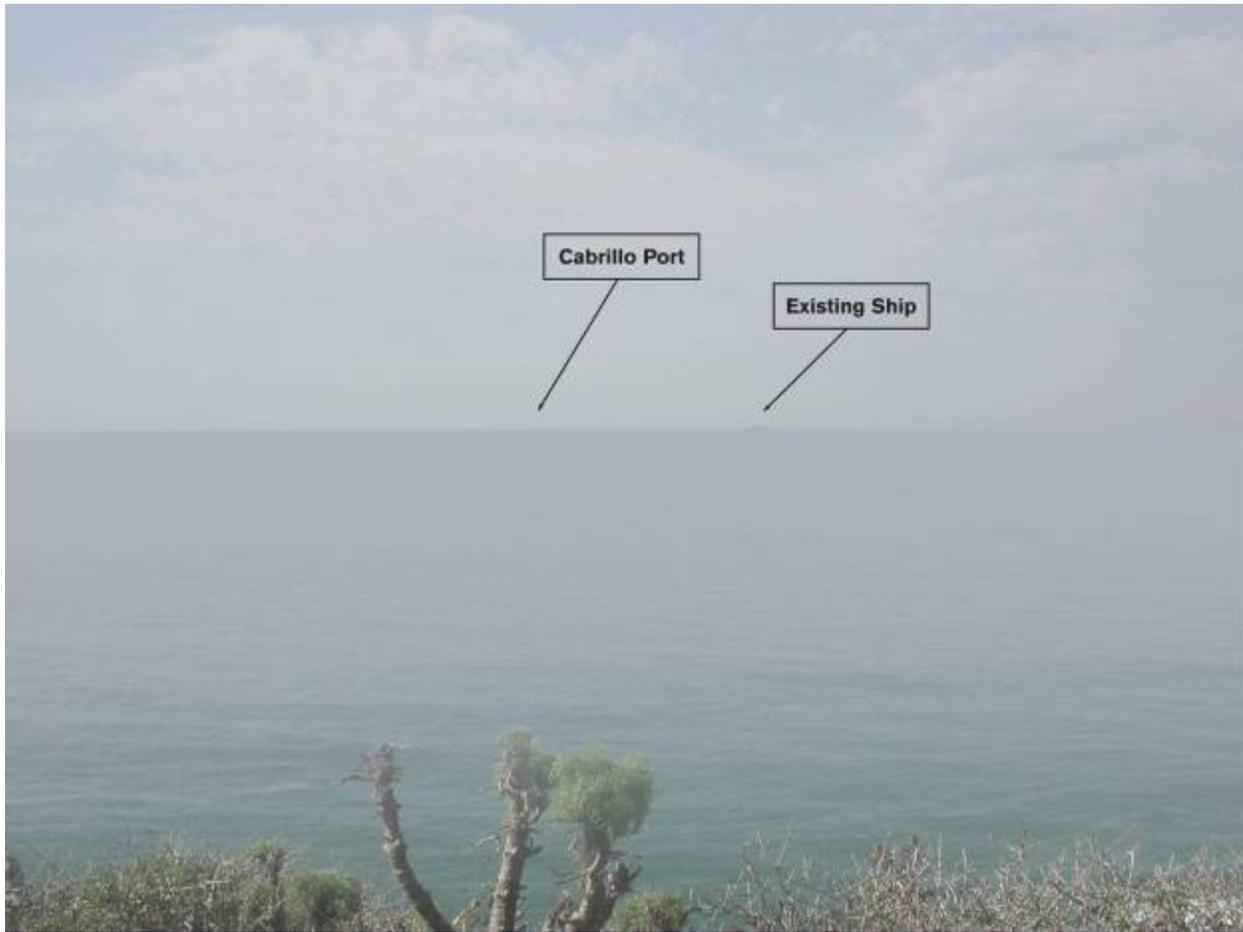


Figure 4.4-17 Simulated View of the FSRU from Point Dume under Typical Marine Conditions.

10 La Isla de Santa Bárbara, la más pequeña de las Channel Islands, está localizada  
11 aproximadamente a 33 NM (38 millas o 61.1 km) de la línea costera y a 21.7 NM (25  
12 millas o 40.2 km) al sur del sitio propuesto para la FSRU. Su punto más alto, Signal  
13 Peak, está a 635 pies (194 m) de elevación. La Isla de Santa Bárbara parece como un  
14 punto en el horizonte. La FSRU y la Isla de Santa Bárbara, juntos en un día despejado,  
15 en una vista única, parecerían un objeto indistinguible en el plano de fondo en el  
16 horizonte. Con la adición de la niebla marina, la FSRU parecería un elemento  
17 indistinguible en el horizonte.

1 Las partes más altas de la FSRU podrían ser visibles desde locaciones dentro del  
2 Channel Islands National Park, principalmente desde elevaciones mayores en las Islas  
3 Anacapa y Santa Bárbara, localizadas aproximadamente de 17.4 y 26.1 NM (20 y 30  
4 millas, o 32.2 y 48.4 km) respectivamente, desde la FSRU. La FSRU aparecería como  
5 un engrosamiento del horizonte, como se muestra en las simulaciones de las lomas de  
6 Malibu (Figura 4.4-15). La Solicitante pintaría el casco de la FSRU de color azul oscuro  
7 o un color similar, para mezclarse con los alrededores naturales. La USCG será quien  
8 finalmente determina el color y esquema para el casco del FSRU, en base a la  
9 seguridad marítima, entre otras consideraciones. Desde los puntos de vista costa  
10 adentro, los rasgos distintivos de la FSRU, tales como el tubo de escape, no serían  
11 distinguibles.

12 Aunque las vistas desde puntos ubicados a mayor elevación desde la línea costera y  
13 puntos en las islas serían alteradas por la presencia de la FSRU, las diferentes  
14 poblaciones disputarían la significación del cambio. Debido a la distancia de la FSRU  
15 desde puntos clave de observación y el carácter marino de la FSRU en la distancia, la  
16 FSRU no degradaría sustancialmente el carácter del área, no degradaría un paisaje  
17 existente o una vista escénica, y no alteraría el carácter del paisaje mediante la  
18 introducción de estructuras o elementos anómalos.

19 Por las razones mencionadas anteriormente, este impacto es adverso pero menos que  
20 significativo y no se identifican medidas de mitigación.

#### 21 **Impacto AES-4: Cambios a Largo Plazo en Vistas Nocturnas**

22 ***La iluminación nocturna de la FSRU podría ser visible para los residentes, por lo***  
23 ***tanto, alterarían las vistas nocturnas (Clase II).***

24 Las operaciones del proyecto pueden crear un grado moderado a alto de sensibilidad  
25 visual para los ocupantes de residencias cercanas, así como para usuarios recreativos.  
26 Residentes que viven en las faldas de las colinas o en comunidades frente a la playa,  
27 podrían observar la iluminación desde el tubo de escape en la FSRU.

28 La iluminación del FSRU durante operaciones es obligatorio según las Instrucciones del  
29 Comandante 16672.2C, Reglas de Navegación, y Reglamento para Evitación de  
30 Colisiones, y lo que sea requisito para la seguridad del Proyecto propuesto, así como  
31 para la seguridad de navegadores privados y tráfico comercial y que sea visible a 10  
32 NM (11.5 millas o 18.5 km). Luces serían utilizadas en la noche y al atardecer en el  
33 FSRU y navíos de abastecimiento. Según el Deepwater Port Act, la luz más fuerte en el  
34 FSRU se prendería una vez cada 20 segundos, y sería posicionada para que sea  
35 visible en todo el horizonte. Esta luz deberá tener una intensidad efectiva de por lo  
36 menos 15,000 candela, es decir, intensidad luminosa. Esto es poco, considerando que  
37 luces altas de un carro tienen una intensidad de 100,000 candela, o 70 watts. Las otras  
38 luces en el navío no interferirán con el alcance y arco de visibilidad del alumbrado  
39 navegacional, y por lo tanto, sería de menor intensidad luminosa. Hasta un faro marino  
40 diodo electroluminoso (LED), el cual alcanza entre 1,500 y 2,800 candela, tiene un  
41 alcance de entre 6 y 10 NM (6.9 a 11 millas o 11.1 a 18.5 km).

1 Sin embargo, debido a su lejanía, el alumbrado sólo se podría ver de noche, y eso. El  
 2 faro requerido sería menos visible que el alumbrado de las plataformas costa afuera en  
 3 el Santa Barbara Channel. Además, navíos comerciales transitando la zona del  
 4 Proyecto también están alumbrados. Por estas razones, a pesar de que el FSRU  
 5 crearía una nueva fuente de luz, no es una fuente considerable que afectaría  
 6 negativamente las vistas nocturnas desde la costa y zonas adyacentes.

7 La Tabla 4.4-3 resume los requisitos de alumbrado durante el funcionamiento del  
 8 Proyecto.

**Table 4.4-3 Summary of Offshore Lighting Requirements During Operation**

Facility/ Location	Duration (Days)	Source	Height above Sea Level	Shielded	# of lights	Approximate Visibility	Comments
FSRU	365	Rotating beacon	~ 266 feet (81 m)	No	1	6 to 10 NM (6.9 to 11 miles or 11.1 to 18.5 km)	
FSRU	365	Obstruction lights (aircraft)	190 feet (57.9 m)	No	6	>10 NM (11.5 miles or 18.5 km)	Red lights
FSRU	365	Obstruction lights (marine)	>70 feet (21.3 m)	No	4	>10 NM (11.5 miles or 18.5 km)	White lights
FSRU	365	Process illumination	65-100 feet (19.8-30.5 m)	180°	30	>5 NM (5.8 miles or 9.3 km)	Fluorescent white lights
FSRU	365	Accommo- dations illumination	65-120 feet (19.8-36.6 m)	180°	30	>5 NM (5.8 miles or 9.3 km)	Incandesce nt lights
FSRU	156	LNG transfer operations	85-100 feet (25.9-30.5 m)	180°	10	>7 NM (8.1 miles or 13 km)	Halogen flood lights
FSRU	156	Overside illumination	65-75 feet (19.8-22.9 m)	180°	5	>7 NM (8.1 miles or 13 km)	Halogen flood lights
Supply Vessel (2)	365	Navigation lights	16-45 feet (4.9-13.7 m)	Various	5	>10 NM (11.5 miles or 18.5 km)	White, red and green lights
Supply Vessel (2)	36	Flood lights	16-40 feet (4.9 -12.2 m)	180°	2	>7 NM (8.1 miles or 13 km)	Halogen flood lights

Notes:

Data are for each type of light in use and assume a dark clear night.

1 El ducto costa afuera y costa adentro sería enterrado, y no se requeriría iluminación a  
2 menos que sea necesario realizar reparación o mantenimiento durante las horas  
3 nocturnas. En este caso, un navío o camión de reparación estaría temporalmente  
4 presente. La iluminación podría ser usada para ayudar en la reparación, pero es  
5 probable que no sea utilizada por largos periodos de tiempo. Los impactos en el  
6 ambiente visual por reparaciones serían temporales.

7 La Figura 4.4-18 presenta una simulación fotográfica de la FSRU durante condiciones  
8 nocturnas desde una vista al norte de Point Dume en la Playa Estatal de Leo Carillo.  
9 Bajo condiciones nocturnas, la FSRU casi no sería visible a una distancia de 12.01 NM  
10 (13.83 millas o 22.25 km) costa afuera. La FSRU aparecería como una fuente de luz en  
11 la oscuridad. Sin embargo, debido a la distancia desde la costa, la FSRU, bajo  
12 condiciones de un cielo oscuro, aparecería como un débil contraste al paisaje natural.  
13 El paisaje del mar incluye plataformas alumbradas durante la noche; éstas están más  
14 cercas a la costa y tienen más luces que el FSRU tendría. La implementación de la  
15 medida de mitigación identificada a continuación aseguraría más adelante que este  
16 impacto es reducido a un nivel menos que significativo. Adicionalmente, la presencia de  
17 fuentes externas de luz, tales como la iluminación a lo largo de Highway 1 y otras  
18 calles, residencias, y la luz de la luna, disminuirían más aún el débil contraste creado  
19 por la iluminación en la FSRU. Las condiciones de niebla marina disminuirían la vista.



**Figure 4.4-18 Simulated Nighttime View of the FSRU near the Horizon from a Point near Leo Carrillo State Beach**

## 1 Medidas de Mitigación del Impacto AES-2: Cambios a Largo Plazo en Vistas Nocturnas

2 **AM BioMar-3a. Control de Iluminación de Construcción** aplica aquí (ver Sección  
3 4.7, “Recursos Biológicos – Marinos”).

4 Con la implementación de esta medida, el alumbrado del FSRU sería limitado a  
5 necesidades de seguridad, y el alumbrado de tubería costa afuera sería requerido sólo  
6 para reparaciones nocturnas durante operaciones del Proyecto. Vistas nocturnas del  
7 FSRU serían minimizadas, y este impacto sería menos que significativo.

## 8 **Impacto AES-3: Vistas Alteradas para Navegantes de Recreación**

9 ***La FSRU cambiaría el carácter visual de la vista del océano para navegantes de***  
10 ***recreación (Clase I).***

11 La navegación de recreación también se realiza en las áreas cercanas a la orilla. El  
12 cambio en el carácter de la experiencia recreativa para navegantes cerca de la orilla,  
13 sería muy pequeño. El puerto podría ser visto desde las áreas cercanas a la orilla casi  
14 como un engrosamiento casi indistinguible en el horizonte. El Proyecto no causaría una  
15 alteración significativa a la experiencia de la navegación cerca de la orilla.

16 Como se anota en la Subsección 4.15, “Recreación”, la mayoría de barcos para  
17 recreación atracados al norte de Ormond Beach, viajan a las Islas Santa Cruz y  
18 Anacapa, localizadas a 12.01 y 17.4 NM (13.83 y 20 millas, o 22.5 y 32.2 km) costa  
19 afuera, respectivamente. Es improbable que los barcos para recreación, que viajan  
20 hasta y desde el Puerto de Ventura, y las Islas Santa Cruz y Anacapa, pasen cerca de  
21 la FSRU. La FSRU estaría localizada aproximadamente a 17.4 NM (20 millas o 32.2  
22 km) al este de la ruta tradicional a las islas. En general, los navegantes de recreación  
23 que viajan a estas islas, no pasarían por el Cabrillo Port en su ruta hacia las Channel  
24 Islands.

25 Mientras muchos navegantes de recreación se dirigen hacia las Channel Islands,  
26 también hay navegantes que viajan a través del área costa afuera. Los viajes para  
27 observar ballenas también navegan por la zona y podrían tener un punto de vista más  
28 cercano que otros navegantes de recreación.

29 Aunque los navegantes de recreación que viajan por el área que rodea al sitio de la  
30 FSRU verían a menudo navíos grandes viajando en las líneas de embarque (5,000  
31 navíos comerciales grandes viajan anualmente por el Santa Barbara Channel utilizando  
32 el esquema de separación de tráfico) la presencia de la FSRU cambiaría el carácter  
33 visual del paisaje marino en el área, durante la vida útil del Proyecto. A todos los  
34 navegantes se les pediría mantener una distancia de 1,640 pies (500 m) del puerto, y  
35 se esperaría que eviten la zona precautelatoria de 2 NM (2.3 millas o 3.7 km)  
36 adicionales, pero estos todavía podrían ver la FSRU, la cual estaría estacionaria, en  
37 contraste con las embarcaciones viajando en las líneas de embarque adyacentes.  
38 Adicionalmente, un carguero de LNG estaría amarrado periódicamente a la FSRU,  
39 mientras realiza la descarga en el puerto.

1 El cambio en el carácter del paisaje marino representaría un impacto adverso. Al juzgar  
2 por la intensidad del impacto con respecto a navegantes de recreación, éste es  
3 subjetivo. Algunos navegantes no creerían que la FSRU sería un impacto estético  
4 significativamente adverso, porque están acostumbrados a los grandes barcos viajando  
5 en la cercanía de las vías marítimas. Sin embargo, a causa de que los navegantes de  
6 recreación verían la FSRU mucho más cerca que los observadores en tierra, sus vistas  
7 sean degradadas sustancialmente. De acuerdo al primer criterio de significación de  
8 recursos estéticos, el Proyecto degradaría sustancialmente el carácter del área y el  
9 paisaje existente al introducir una estructura anómala. Por lo tanto, el proyecto  
10 provocaría un impacto estético significativo a largo plazo, para navegantes de  
11 recreación.

12 Aparte de pintar el FSRU un color que se mezcle con su entorno y minimice la luz y el  
13 resplandor, ninguna otra medida de mitigación está disponible para reducir este  
14 impacto significativo. Ya que no hay medida de mitigación posible para reducir este  
15 impacto a menos que significativo, las vistas del FSRU para navegantes de recreación  
16 permanecería un impacto estético adverso significativo.

#### 17 **Impacto AES-4: Vistas Costa Afuera Alteradas desde una Carretera Escénica** 18 **Estatil Elegible**

19 ***EL FSRU sería visible para viajeros en una Carretera Escénica Estatal elegible***  
20 ***(Clase III).***

21 El Programa de Carreteras Escénicas de California fue establecido en 1963, para  
22 preservar y proteger corredores de carreteras escénicas de cambios que podrían  
23 disminuir el valor estético de tierras adyacentes a las carreteras. El Sistema Estatal de  
24 Carreteras Escénicas incluye carreteras que han sido designadas carreteras escénicas,  
25 y aquellas que son elegibles como tales. Para ser oficialmente designadas, las  
26 jurisdicciones locales deben adoptar un programa de corredor escénico y enviar una  
27 solicitud al Departamento de Transporte de California (CalTrans) para su aprobación.  
28 Ninguna carretera en el Sistema Estatal de Carreteras Escénicas se encontraría  
29 afectada por el Proyecto propuesto. Sin embargo, el FSRU sería visible en una parte  
30 del SR 1, el cual es elegible para ser designada una Carretera Escénica. Ya que la  
31 vista es intermitente, el FSRU está lejos, y sería muy similar a navíos que frecuentan la  
32 zona del proyecto, este impacto sería adverso pero menos que significativo, y por lo  
33 tanto, no se requerirán medidas de mitigación.

#### 34 **Impacto AES-5: Cambio en las Vistas Oceánicas Causado por la Construcción**

35 ***La iluminación nocturna durante la construcción podría ser visible desde la orilla***  
36 ***y para los residentes que viven en las faldas de las colinas y en áreas de mayor***  
37 ***elevación en Malibu, por lo que alteraría el paisaje nocturno (Clase II).***

38 Las actividades del Proyecto podrían crear un grado moderado de sensibilidad visual  
39 para los ocupantes de residencias costeras y los corredores de vista, y para aquellos  
40 en la autopista de Highway 1. Por lo tanto, residentes y viajeros en SR 1, podrían

1 observar la instalación de la FSRU, y la construcción del ducto costa afuera y cercano a  
 2 la orilla. La distancia más cercana a la orilla que estos navíos se acercarían durante la  
 3 instalación de ductos, sería de aproximadamente 3,000 pies (914 m).

4 Como lo requiere la USCG, los navíos que se requerirían para la construcción del  
 5 ducto, tendrían luces durante horas nocturnas por razones de seguridad. El cruce con  
 6 la costa de Ormond Beach, como es descrito en la Sección 2.6.1, "Cruce de costa vía  
 7 HDB", se aproxima que demorará 54 días. La construcción e instalación de los dos  
 8 ductos costa afuera demorará aproximadamente 35 días. Por lo tanto, los navíos y  
 9 barcas de colocación de ductos serían visibles costa afuera por aproximadamente 90  
 10 días, 24 horas por día, siete días a la semana. La construcción nocturna del ducto  
 11 costa afuera y cercano a la orilla, requeriría de barcas para la colocación de tubos,  
 12 navíos para remolque/abastecimiento, y grúas, todas las cuales estarían equipadas con  
 13 iluminación. La Tabla 4.4-4 resume los requerimientos de iluminación durante la  
 14 construcción costa afuera.

15 Navíos con luces de navegación y trabajo utilizados durante la construcción costa  
 16 afuera serían visibles la mayor parte del tiempo, pero sería un efecto temporal y no un  
 17 impacto significativo.

**Table 4.4-4 Summary of Lighting Requirements During Offshore Construction and Shore Crossing**

Facility/ Location	Source	Height above Sea Level	Shielded	# of lights	Visibility	Comments
Pipelaying barge (4)	Flood lights	6-45 feet (1.8-13.7 m)	No	10	>10 NM (11.5 miles or 18.5 km)	Halogen flood lights
Pipelaying barge (4)	Production area illumination	6-45 feet (1.8-13.7 m)	Various	10	>5 NM (5.8 miles or 9.3 km)	Fluorescent white lights
Pipelaying barge (4)	Accommo- dations illumination	65-120 feet (19.8-36.6 m)	180 degrees	18	>5 NM (5.8 miles or 9.3 km)	Incandescent lights
Tug/supply vessels (2)	Navigation lights	8-25 feet (2.4-7.6 m)	180 degrees	5	>10 NM (11.5 miles or 18.5 km)	White, red, and green lights
Tug/supply vessels (2)	Flood lights	8-15 feet (2.4-4.6 m)	Various	2	>7 NM (8.1 miles or 13 km)	Halogen flood lights
100-ton cranes (2)	Flood lights	8-25 feet (2.4-7.6 m)	180 degrees	2	>10 NM (11.5 miles or 18.5 km)	Halogen flood lights
35-ton cranes (2)	Flood lights	8-15 feet (2.4-4.6 m)	180 degrees	2	>7 NM (8.1 miles or 13 km)	Halogen flood lights
Diesel- welding units (10)	Vehicle mounted lights	6-8 feet (1.8-2.4 m)	180 degrees	10	>5 NM (5.8 miles or 9.3 km)	Fluorescent white lights

Notes: Data are for each type of light and assumes a dark clear night.

18 Los navíos para la construcción del ducto, no son vistos comúnmente en el paisaje  
 19 oceánico de Ormond Beach. Sin embargo, los grandes navíos no son una vista inusual,

1 probablemente debido a que embarcaciones grandes y buques petroleros pasan a  
2 menudo a través del paisaje marino hacia Puerto Hueneme o los Puertos de Long  
3 Beach o Los Ángeles. Los navíos para la construcción serían temporales; por lo tanto,  
4 la iluminación en los navíos no sería una nueva fuente permanente de luz y resplandor.  
5 Adicionalmente, la iluminación sería escudada en 180 grados, cuando sea posible.

6 Medidas de Mitigación del Impacto AES-1: Cambio en las Vistas Nocturnas Causado  
7 por la Construcción del Ducto Costa Afuera

8 **AM BIOMAR-3a. Control de la Iluminación durante la Construcción** aplica aquí  
9 (ver Sección 4.7, “Recursos Biológicos – Marinos”).

10 La implementación de la medida mencionada anteriormente limitaría vistas de la  
11 construcción del ducto y reduciría el impacto durante el período de construcción. Este  
12 impacto cesaría luego de la construcción de ductos.

13 **Impacto AES-6: Daños Sustanciales a Recursos Escénicos Costa Adentro en una**  
14 **Carretera Escénica Estatal**

15 ***Construcción de ductos costa adentro podrían alterar la calidad escénica de una***  
16 ***carretera elegible para el Sistema Estatal de Carretera Escénica (Clase III).***

17 La parte del SR 1 que atraviesa la zona del Proyecto es elegible para ser designado  
18 una Carretera Escénica, según el Programa Estatal de Carreteras Escénicas de  
19 CalTrans (CalTrans 2004). Este impacto sería menor y temporal, a pesar de que las  
20 construcciones del Ducto de Center Road costa adentro serían visibles desde  
21 corredores y rutas visuales designadas por la Ciudad, ya que el uso de equipos de  
22 limpieza y nivelación es una práctica común en la zona del Proyecto. Una vez  
23 culminada la construcción del ducto, los ductos enterrados no serán visibles dentro de  
24 corredores visuales.

25 El Plan General de la Ciudad de Oxnard define zonas de significancia visual, vistas, y  
26 corredores dentro de un límite de la zona de planificación, los cuales van más allá de  
27 los límites de la ciudad. Dentro de los límites existentes, Hueneme Boulevard y parte de  
28 Del Norte Boulevard se identifican como Corredores de Imagen de la Ciudad/Autopistas  
29 Escénicas de la imagen de la ciudad, ya que permiten vistas panorámicas de larga  
30 distancias, los cuales se deben mantener y mejorar. No hay medidas específicas  
31 propuestas para dirigirse a las carreteras/corredores escénicas. Por las mismas  
32 razones por las que el Proyecto no afectaría la elegibilidad del Sistema Estatal de  
33 Carreteras Escénicas, el Proyecto propuesto no afectaría los Corredores de Imagen de  
34 la Ciudad/Autopistas Escénicas de la imagen de la ciudad.

35 Hileras de árboles de eucalipto y ciprés, plantado por granjeros para proteger cosechas  
36 del viento, son importantes visualmente, ya que agregan un elemento vertical a los  
37 llanos de Oxnard. Ninguna hilera de árboles dentro de la ciudad de Oxnard sería  
38 removida por la ruta del Ducto de Center Road en Hueneme Boulevard o Del Norte  
39 Boulevard. Sin embargo, dentro de las Fronteras de la Zona de Planeamiento del Plan  
40 General 2020, que se encuentra fuera de los límites de la ciudad, algunas hileras

1 probablemente serían removidas en Hailes Road, al este de Oxnard, y árboles de  
 2 huerto serían removidos del lado norte del Ducto de Center Road, en la vecindad de  
 3 SR 118 (Los Angeles Avenue). Como se discute en la Sección 4.8, "Biología Terrestre",  
 4 los árboles de las hileras se cambiarían por otra especie aceptable para el  
 5 terrateniente, y con el paso del tiempo, reemplazaría todas las hileras. Por lo tanto, la  
 6 remoción de hileras de árboles sería un efecto de largo plazo, pero un impacto menor,  
 7 el cual no afectaría una Carretera Escénica Elegible, o corredores visuales dentro de la  
 8 Ciudad de Oxnard (ver la Sección 4.8, "Recursos Biológicos - Terrestres").

9 Árboles también serían removidos de huertos en la parte norte del Ducto de Center  
 10 Road. Ya que el ducto debe ser accesible en todo momento para mantenimiento y  
 11 reparaciones, estos árboles no serían reemplazados en el ROW permanente, pero se  
 12 mantendrían como vegetación natural o cosechas en hileras, lo cual alteraría la vista.  
 13 Sin embargo, es improbable que los huertos sean visibles desde la parte de SR 1 que  
 14 es elegible para ser una Carretera Escénica.

15 No se ha propuesto la voladura de rocas. Como se discute en la Sección 4.5.1.3,  
 16 "Condiciones de los suelos", los suelos en la vecindad del Ducto de Center Road y sus  
 17 alternativas consisten de arena margosa o marga arenosa. La sección 4.11.1.2,  
 18 "Geología", confirma que sólo se esperan depósitos de suelos superficiales durante la  
 19 construcción de ductos costa adentro, y por lo tanto, no se afectarían afloramientos  
 20 dentro de las zonas elegibles para una designación de Carretera Escénica.

#### 21 Medidas de Mitigación para el Impacto AES-6: Daños Considerables a Recursos 22 Escénicos Costa Adentro

23 **MM GEO-1b. Rellenado, Compactación, y Nivelación** serían aplicables (ve  
 24 Sección 4.11, "Recursos y Peligros Geológicos").

25 Como se discute en la Sección 4.9.1.3, "Revisiones y Estudios Literarios", ningún  
 26 edificio histórico sería afectado por la construcción del ducto costa adentro. Por lo  
 27 tanto, no habría efecto sobre edificios históricos en pistas elegibles para la designación  
 28 Carretera Escénica Estatal. Ya que el Proyecto propuesto no afectaría de manera  
 29 permanente hileras de árboles, afloramientos, o edificios históricos dentro de la zona de  
 30 una Carretera Escénica Estatal elegible, y la construcción del ROW sería restaurado a  
 31 condiciones preexistentes, el Proyecto propuesto no dañaría de manera considerable  
 32 recursos escénicos dentro de la zona de una potencial Carretera Escénica Estatal. Por  
 33 lo tanto, los impactos potenciales son adversos, pero no pasan del criterio de  
 34 significación.

35 La tabla 4.4-5 resume impactos estéticos y medidas de mitigación.

Tabla 4.4-5 Resumen de los Impactos Estéticos y Medidas de Mitigación

Impacto	Medida de Mitigación
<b>AES-1:</b> El FSRU en un paisaje no obstruido podría alterar vistas desde zonas de playa, residencias cerca del nivel del mar, y residencias y caminos en alturas (Clase III).	Ninguna.
<b>AES-2:</b> La iluminación nocturna de la FSRU podría ser visible para los residentes, por lo tanto, alterarían las vistas nocturnas (Clase II).	<b>MM BioMar-3a. Control de Iluminación de Construcción</b> aplica aquí (ver Sección 4.7, "Recursos Biológicos – Marinos").
<b>AES-3:</b> La FSRU cambiaría el carácter visual de la vista del océano para navegantes de recreación (Clase I).	Ninguna.
<b>AES-4:</b> EL FSRU sería visible para viajeros en una Carretera Escénica Estatal elegible (Clase III).	Ninguna.
<b>AES-5:</b> La iluminación nocturna durante la construcción podría ser visible desde la orilla y para los residentes que viven en las faldas de las colinas y en áreas de mayor elevación en Malibu, por lo que alteraría el paisaje nocturno (Clase II).	<b>AM BIOMAR-3a. Control de la Iluminación durante la Construcción</b> aplica aquí (ver Sección 4.7, "Recursos Biológicos – Marinos").
<b>AES-6:</b> Construcción de ductos costa adentro podrían alterar la calidad escénica de una carretera elegible para el Sistema Estatal de Carretera Escénica (Clase III).	<b>MM GEO-1b. Rellenado, Compactación, y Nivelación</b> serían aplicables (ve Sección 4.11, "Recursos y Peligros Geológicos").

## 1 4.4.5 Alternativas

### 2 4.4.5.1 Alternativa de No Acción

3 La "Alternativa No Acción" (detallada en la Sección 3.4.1), MARAD negaría la licencia  
4 para ejecutar el Proyecto de Cabrillo Port y/o la CSLC negaría la solicitud para la  
5 arriendo de las tierras para el ROW del ducto. La Alternativa No Acción significa que el  
6 Proyecto no tomaría lugar y que el FSRU, ducto submarinos asociados, y ductos costa  
7 adentro e instalaciones relevantes no se construirían. Asimismo, ninguno de los  
8 impactos ambientales potenciales identificados para la construcción y operación del  
9 Proyecto propuesto tomaría lugar.

10 Ya que el Proyecto propuesto tiene financiamiento privado, no se sabe si la Solicitante  
11 financiaría otro proyecto de energía en California; sin embargo, de ser seleccionado la  
12 Alternativa No Acción, las necesidades de energía identificadas en la Sección 1.2,  
13 "Propósito del Proyecto, Necesidad y Objetivos", serían tratadas de otras formas,  
14 probablemente por otros proyectos de LNG o similares. Tales Proyectos propuestos  
15 podrían resultar en impactos ambientales potenciales de la misma magnitud que este  
16 Proyecto propuesto, así como impactos particulares a sus respectivas configuraciones  
17 y operaciones. Sin embargo, tales impactos no pueden ser predichos con seguridad en  
18 este momento.

#### 1 **4.4.5.2 Alternativa de Ubicación DWP - Santa Barbara Channel/Cruce Costero** 2 **Mandalay/Ducto de Gonzales Road**

3 Esta ubicación alternativa estaría a 7.4 NM (8.5 millas o 13.7 km) lejos de la costa de  
4 Rincon Beach. Este sitio alternativo estaría a 4.7 NM (5.4 millas o 8.7 km) más cerca  
5 de la orilla y por lo tanto sería más visible a receptores sensibles. Por ejemplo,  
6 visibilidad mayor que o igual a 5.2 NM (6 millas o 9.7 km) pero menos que 8.7 NM (10  
7 millas o 16.1 km) ocurre aproximadamente 68% del tiempo en Point Mugu, haciendo  
8 visible el FSRU casi el doble del tiempo. Esta alternativa tendría mayores impactos  
9 sobre el ambiente visual, ya que el FSRU estaría más cerca a la costa que el tráfico  
10 normal de otras embarcaciones. Sería más grande a la vista, y posiblemente más  
11 notable que otras embarcaciones, y degradaría más el paisaje que el Proyecto  
12 propuesto más lejano.

13 El efecto del alumbrado nocturno del FSRU, del punto de vista de los residentes u  
14 observadores en Oxnard también sería mayor que de la ruta del Proyecto propuesto, ya  
15 que sería más visible por más tiempo, debido a la menor distancia de la costa.  
16 Probablemente no sería visible de noche desde Malibu, pero sería visible desde  
17 Carpinteria, Santa Barbara, y otros lugares en el norte.

18 Así como con las dunas de Ormond Beach con respecto al Proyecto propuesto, las  
19 dunas de arena costeras en Mandalay State Beach Park se identifican como un recurso  
20 escénico natural para la ciudad. La construcción del ducto costa afuera y la instalación  
21 del cruce con la costa requeriría el uso de luces en los navíos durante la instalación,  
22 pero este impacto temporal cesaría una vez culminada la construcción. La misma  
23 medida de mitigación para el alumbrado nocturno, tanto para el FSRU como para la  
24 construcción nocturna costa afuera del Proyecto propuesto sería aplicable, haciendo  
25 que este impacto sea reducido a menos que significativo.

26 Esta ubicación del DWP probablemente no sería visible desde el SR 1 debido a su  
27 distancia. Por lo tanto, este impacto no es muy diferente al Proyecto propuesto.  
28 Gonzales Road se identifica como una Carretera Escénica/Corredor de la Ciudad, pero,  
29 así como el Proyecto propuesto, no serían afectados afloramientos o edificios  
30 históricos. La misma mitigación, incluyendo nivelación del ROW de la construcción del  
31 ducto a su conformación original, y la restauración y la revegetación como estaba  
32 identificado para el Proyecto propuesto, reduciría este impacto a un nivel menor que  
33 significativo.

#### 34 **4.4.5.3 Rutas Alternativas del Ducto Costa Adentro**

##### 35 **Alternativa 1 del Ducto de Center Road**

36 Esta alternativa saldría de la ruta propuesta en Hueneme Boulevard e iría hacia el norte  
37 en Rice Avenue, virando hacia el oeste en Gonzales Road e iría hacia el norte en Rose  
38 Avenue, y luego al este en Los Angeles Avenue, uniéndose con la ruta de la Alternativa  
39 3 cerca de MP 13.0. El Plan General de la Ciudad de Oxnard ha identificado a todas  
40 estas carreteras como Corredores de Imagen de la Ciudad/Autopistas Escénicas,

1 excepto parte de Rose Avenue al norte del U.S. 101. Esta alternativa también cruzaría  
2 U.S. 101, un Corredor Regional de Imagen.

3 La Figura 4.4-19 (KOP 14) muestra el Pleasant Valley Road, mirando al noreste SR 1.  
4 Pleasant Valley Road es una carretera con mucho tráfico, de cuatro a seis carriles. El  
5 área del cinturón verde puede ser vista en el plano de fondo, y no sería afectado por el  
6 Proyecto propuesto. El Plan General 2020 de la Ciudad de Oxnard del Elemento de  
7 Diseño Comunitario, designa a Pleasant Valley Road como un Corredor de la Imagen  
8 de la Ciudad/Autopista Escénica (Ciudad de Oxnard 1990). La Alternativa 1 de Center  
9 Road pasaría por Pleasant Valley Road y doblaría hacia el norte en Rice Avenue. El  
10 impacto en la imagen del corredor/carreteras escénicas sería menos que significativo.



**Figure 4.4-19 View of Pleasant Valley Road, Oxnard (KOP 14)**

11 Como esta alternativa continúa en los ROW's existentes de utilidad antes que  
12 desviándose por áreas agrícola y naturales en su termina en el norte, sería menos  
13 visible que el Proyecto propuesto. También porque menos árboles se quitarían del  
14 ROW durante la construcción y menos árboles de huerto sería quitado  
15 permanentemente de la ROW, el impacto sería menos para esta alternativa que para el  
16 Proyecto propuesto.

17 La Alternativa 1 del Ducto de Center Road utilizaría más millas de camino designa  
18 como Corredor de la Imagen de la Ciudad/Autopista Escénica (aproximadamente 3 km  
19 de millas [4.8] más que el Proyecto propuesto). Esta alternativa tendría como resultado  
20 los impactos similares al Proyecto propuesto. Con la implementación de las mismas  
21 medidas de mitigación identificada como para el Proyecto propuesto, los impactos para  
22 esta alternativa serían reducidos a menos que los criterios del significado.

1

**2 Alternativa 2 del Ducto de Center Road**

3 La Alternativa 2 del Ducto de Center Road sería similar a la del Proyecto propuesto,  
4 pero usaría Pleasant Valley Road hacia el este del Proyecto propuesto, y continuaría  
5 hacia el norte en Wolff Road, uniéndose con la Alternativa 3 en Central Avenue, al  
6 norte del U.S. 101. Esta alternativa también cruzaría por la U.S. 101, Ventura Freeway,  
7 un Corredor de Imagen Regional. Evitaría la vía escénica de Del Norte Boulevard,  
8 cruzando mas bien a aproximadamente 4 millas [6.4 km] del área del cinturón verde,  
9 fuera de los límites de Oxnard. Esta alternativa cruzaría por áreas de un Corredor de  
10 Imagen de la Ciudad/Autopista Escénica designada por la ciudad, incluyendo Pleasant  
11 Valley Road, el cual es una avenida bastante ocupada. Sin embargo, las primeras 2.2  
12 millas (3.6 km) de esta ruta están fuera de los límites de la ciudad de Oxnard. Este  
13 impacto no sería significativo, y no se proponen medidas de mitigación.

14 La zona cerca de Wolff Road tiene rompevientos con valores escénicos. Esta  
15 alternativa podría afectar más rompevientos, dependiendo de la ubicación real del  
16 ducto dentro del ROW. Sin embargo, a diferencia del Proyecto propuesto, esta  
17 alternativa no requeriría la remoción de árboles en la parte norte.

18 Esta alternativa tendría impactos similares a las del Proyecto propuesto. Con la  
19 implementación de medidas de mitigación costa adentro identificadas para el Proyecto  
20 propuesto, los impactos para esta alternativa serían menos que significativos.

**21 Alternativa 3 del Ducto de Center Road**

22 La Alternativa 3 sería la misma que el Proyecto propuesto, salvo la parte del norte de la  
23 intersección de SR 118 (Avenida Los Ángeles) y la Avenida Santa Clara, donde  
24 continuaría por ROWs existentes en vez de pasar por zonas agrícolas y naturales.  
25 Salvo por un mayor número de árboles de huerto removidos, los impactos de esta  
26 alternativa serían similares a los del Proyecto propuesto, y sería aplicable la misma  
27 mitigación.

**28 Alternativa 1 de la Línea 225 del Ducto Periférico**

29 Esta alternativa tendría impactos similares a los del Proyecto propuesto. Con la  
30 implementación de las mismas medidas de mitigación costa adentro identificados para  
31 el Proyecto propuesto, los impactos estéticos para esta alternativa serían menores que  
32 los criterios significativos.

**33 4.4.5.4 Cruce Costero Alternativo/Ruta del Ducto****34 Cruce Costero de Point Mugu/Ducto de Casper Road**

35 Los impactos para esta alternativa serían idénticos a los de la ruta propuesta. Sin  
36 embargo, habrían menos receptores visuales, ya que se encuentra ubicado en una

1 parte remota de la base militar. Las únicas personas que la verían sería el personal  
2 militar. La misma mitigación que para el Proyecto propuesto sería aplicable.

### 3 **Cruce Costero de Arnold Road/Ducto de Arnold Road**

4 Arnold Road sería el más expuesto al público utilizando Ormond Beach, ya que esta  
5 pista es usada como un acceso, y la construcción tomaría lugar en esta calle pública en  
6 vez de dentro de las rejas de una instalación preexistente, como una estación  
7 generadora, o Point Mugu. Sin embargo, estos efectos visuales, a pesar de ser más  
8 aparentes que los del Proyecto propuesto, serían temporales. Con esta excepción, los  
9 impactos de esta alternativa serían idénticos a los de la ruta propuesta, y la misma  
10 mitigación sería aplicable.

### 11 **4.4.6 Referencias**

12 California Department of Transportation (CalTrans). 2004. Guideline for the Official  
13 Designation of Scenic Highways – A List of Eligible and Officially Designated Routes.  
14 <http://www.dot.ca.gov/hq/LandArch/scenic/scpr.htm>.

15 City of Oxnard. 2004. General Plan.

16 City of Santa Clarita. 1991. General Plan.

17 Follstad, F. (Senior Planner, Planning and Building Services, City of Santa Clarita).  
18 2004. Personal communication. August.

19 Oxnard Convention and Visitors Bureau. 2004.  
20 <http://www.oxnardtourism.com/whatsnewwhales.html>.

21 Channel Islands National Park. 2004.  
22 <http://www.channel.islands.national-park.com/sanb.htm>.

23 Ventura County Planning Division. 1996. Ventura County General Plan, Area Plan for  
24 the El Rio/Del Norte Area.

25 \_\_\_\_\_. 2000. Ventura County General Plan, Resources Appendix.

26 \_\_\_\_\_. 2001. Ventura County General Plan, Coastal Area Plan. November.

27 \_\_\_\_\_. 2004. Ventura County General Plan.